



□□□□□ Через два года после окончания Школы лётчиков-испытателей лётчик-испытатель 3го класса Иван Васильевич Македон заменил уехавшего с Волги лётчика-испытателя, который работал по программе понижения минимума погоды самолёта Су-15.

□□□□□ На данном периоде проходила оценка выработанных рекомендаций военными лётчиками-испытателями и лётчиками строевых частей при действиях по отказам систем самолёта при заходе на посадку в сложных метеоусловиях и при установленном минимуме погоды. Понятное дело, лётчики-испытатели в СМУ и при УМП не летают. Поэтому эти условия имитировались высотой открытия шторки лётчику в передней кабине.

□□□□□ И.В. Македон, дублёр ведущего лётчика-испытателя по этой программе, и работу, и аэродром Ахтубинск знал.

### Юрий Фёдоров

#### ИМИТАЦИЯ ОТКАЗА

На 29 октября 1975 года И.В. Македону планировалось три полёта с полковником Рудольфом Николаевичем Зубовым, военным лётчиком первого класса из учебного центра ПВО. Первые два полёта – заходы под шторкой лётчика облёта по планкам положения, в директорном и автоматическом режимах. Третий полёт – заключительный – по распознаванию отказов при заходе под шторкой и продолжение захода, чтобы оценить возможность нормальной посадки после «отказа». Высота открытия шторки – 60 метров. И сейчас эта цифра вызывает уважение, а тогда она казалась невероятной...

Инструктор в задней кабине И.В. Македон отключил рулевой агрегат крена, имитируя отказ, на высоте 175 метров. Через семь секунд Р.Н. Зубов определил отказ и

на высоте 130 метров перешёл на ручное управление. Однако на высоте 120 метров вертикальная скорость снижения возросла до 10 метров в секунду, вместо необходимых 5-6. К высоте 80 метров вертикальная скорость сделалась недопустимо большой – 15 м/сек. Но инструктор Македон обороты двигателей не увеличивает, вертикальную не уменьшает, в управление не вмешивается и шторку не открывает.

[Читать материал полностью](#)